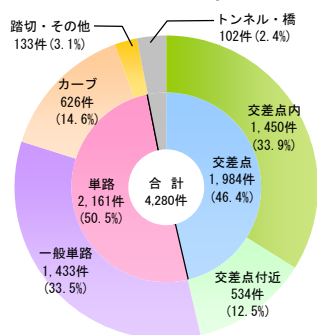
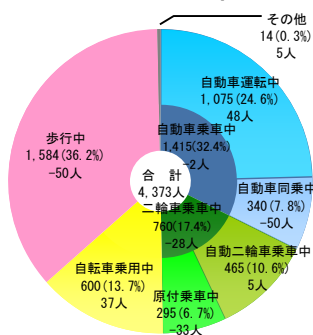
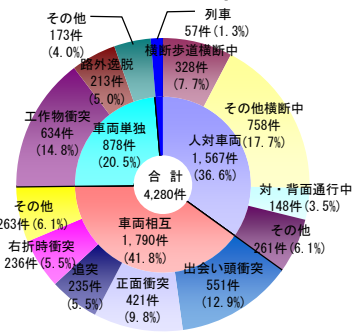


【参考 3】道路交通安全における歩行者・自転車・二輪車対策の必要性

- 交通事故の発生場所の約半数が、交差点内またはその付近であり、また、歩行者・自転車・二輪車の死者が約 2/3 を占める。
- このため、交通事故死者の削減のためには、自動車間の衝突、工作物との衝突だけでなく、交差点等への対策や歩行者・自転車・二輪車対策についても重要な課題となる。

道路形状別死亡事故発生件数
(H25 年)状態別交通事故死者数
(H25 年)事故累計別交通事故発生数
(H25 年)

(出典) 平成 26 年版交通安全白書

(注) なお、高速道路等における交通事故死者数は 227 人、負傷者数は 1 万 9,920 人であり、それぞれ全体の 5.2%、2.5% である。

(3) 自動走行システムの進め方

<自動走行システムの市場化期待時期>

上述の安全運転支援システムの普及と並行して、今後、安全運転支援システムから自動走行システムへの技術的な高度化を進めていくことになるが、これは 2018 年の交通事故死者数 2500 人以下の目標達成というよりは、世界一安全で円滑な道路交通社会の実現、イノベーションにおける世界の中心地なることといった長期的な目標達成の観点から進めていくことになる。

その際、世界一を目指すという観点から、まずは、それぞれのレベルの自動走行システムについて、海外における同様の市場化目標・ロードマップ等も踏まえつつ、日本においても、世界と比較して遜色のない時期（最速あるいはそれとほぼ同様の時期）を、市場化期待時期として、表 5 のとおり、設定する³³。

なお、市場化期待時期の観点から世界一を目指すだけでなく、産業競争力の

³³ この「市場化期待時期」とは、官民が各種施策を取り組むにあたって共有する共通の努力目標の時期であり、官民ともコミットメントを表す時期ではない。